



Célébrons nos 100 ans

COMMENTAIRES DU CN
PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'AVENIR DU
SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

LE 26 SEPTEMBRE 2019



Introduction

Le CN souhaite remercier l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) de lui donner l'occasion de se prononcer dans le cadre de sa consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Cette consultation est la plus récente étape d'un dialogue continu entre le CN et les acteurs du secteur sur les questions de sécurité ferroviaire, de développement économique et de voisinage entre les collectivités et le réseau ferroviaire.

La vision proposée par la Ville de Montréal mise sur le patrimoine bâti, archéologique et paysager ainsi que les parcours d'entrée de la ville. La Ville souhaite également un renouvellement économique et urbain du secteur axé sur un environnement sain, des aménagements de qualité et une mobilité active.

La consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure entamée par l'OCPM s'associe à plusieurs démarches et projets en développement, incluant le projet de revitalisation du Vieux-Port de Montréal.

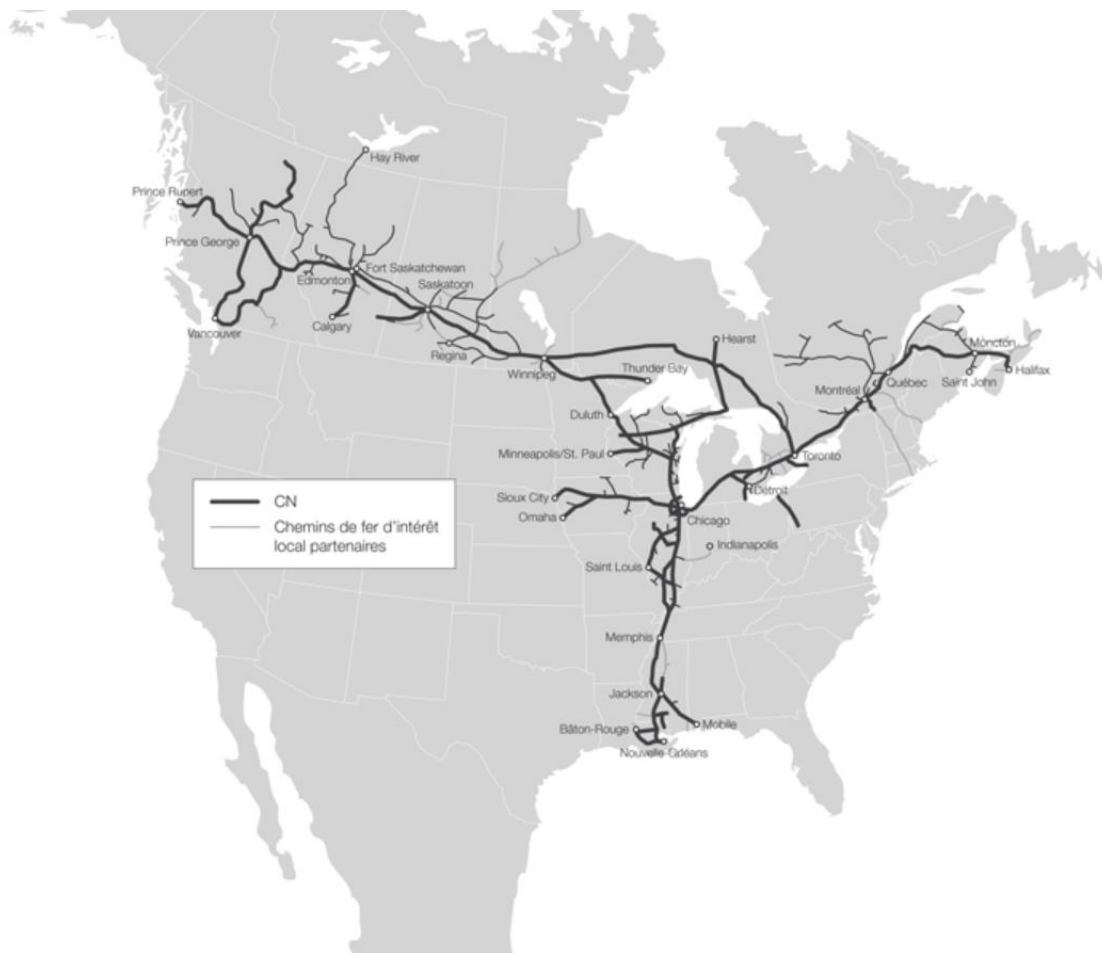
Comme les mesures pour veiller à la sécurité et à la compatibilité de la vision sur l'avenir du secteur avec les activités ferroviaires n'ont pas encore été précisées, ni dans la présente consultation ni dans les démarches précédentes associées, le CN reprendra plusieurs points importants qu'il avait déjà soulevés afin d'assurer la compatibilité de la vision de développement du secteur visé avec les activités ferroviaires qui s'y trouvent. Pour le CN et ses partenaires économiques, ceci constitue le plus grand enjeu de cette consultation.

Le CN à Montréal, un moteur économique

Le CN exploite le plus grand réseau ferroviaire au Canada et le seul réseau transcontinental en Amérique du Nord. Le réseau du CN permet d'avoir accès aux trois côtes maritimes de notre continent (Atlantique, Pacifique et Golfe du Mexique).

Le CN offre des services intégrés de transport, tels que ferroviaire, intermodal, camionnage, expédition transitaire, entreposage/distribution, et est en mesure de rejoindre des marchés aux quatre coins du monde. Véritable pilier de l'économie, le CN transporte annuellement des marchandises d'une valeur de plus de 250 G\$ CA pour un large éventail de secteurs, tels les ressources naturelles, les produits manufacturés et les biens de consommation, sur un réseau ferroviaire couvrant le Canada et le centre des États-Unis.

Figure 1 : Le réseau nord-américain du CN



Au Québec, le CN exploite un réseau ferroviaire de 2 043 milles, compte un effectif de près de 3 850 personnes, dont plus de 2 850 dans la grande région de Montréal. En 2018, le CN a dépensé plus de 2,1 G\$ de dollars à l'échelle du Québec pour soutenir ses activités ferroviaires. En tant qu'opérateur d'un réseau transcontinental, nous sommes fiers d'avoir notre siège social à Montréal. Les installations et activités ferroviaires du CN au Québec contribuent sans contredit à l'économie du Québec et de ses régions. Le CN fait donc partie intégrante de la chaîne logistique de transport dans l'agglomération de Montréal.

Portrait des activités du CN à Montréal et dans le secteur à l'étude

Le CN travaille en étroite collaboration avec ses clients, l'Administration portuaire de Montréal et les autres partenaires de la chaîne logistique afin que le service ferroviaire puisse cohabiter adéquatement avec les autres usagers du territoire, tout en répondant de façon sécuritaire et efficace à ses obligations de transporteur ferroviaire. Fait à noter, le Port de Montréal est le deuxième port en importance pour le CN au Canada. Le

partenariat avec l'Administration portuaire est donc essentiel pour le développement économique de Montréal et du pays dans son ensemble.

Le CN exploite quotidiennement un service de trains intermodaux et de trains de marchandises diverses au Port de Montréal. Ceux-ci empruntent la voie transitant par le quai Bickerdike et le Vieux-Port. Cette voie appartient à l'Administration portuaire de Montréal et non au CN et elle permet la desserte efficace du Port de Montréal. Cette voie ferrée constitue donc une infrastructure essentielle pour l'économie montréalaise.

Les installations majeures du CN à Montréal sont concentrées à l'ouest du centre-ville, dont plusieurs se trouvent dans le secteur visé par la présente consultation. Le pont Victoria est un lien ferroviaire névralgique pour Montréal et pour le Canada et permet de relier plusieurs grands marchés nord-américains. La ligne principale se dirigeant vers l'ouest donne accès à deux triages, soit le triage de Pointe-Saint-Charles, directement dans le secteur Bridge-Bonaventure, et le triage Taschereau près de l'ouest de l'île.

Figure 2 : Partie d'une carte ferroviaire de Montréal (lignes du CN en bleu)



Les orientations et politiques des autorités compétentes en matière d'aménagement reconnaissent de plus en plus le besoin de protéger la pérennité et l'intégrité des installations ferroviaires, en soutien à la compétitivité et au rayonnement économique des villes et des régions. Il faut noter que ces corridors ne peuvent être relocalisés ou reconstitués ailleurs dans un milieu dense et majoritairement urbain comme l'agglomération de Montréal.

La sécurité et la cohabitation

Pour le CN, la sécurité est une valeur fondamentale, mais aussi une responsabilité partagée avec les collectivités et les divers acteurs de l'aménagement urbain, soit les propriétaires fonciers, les occupants, les promoteurs et les autorités en matière d'aménagement. Le CN consacre chaque année une part considérable de ses produits d'exploitation à des dépenses en immobilisations, dont une portion importante est affectée à la sécurité. En 2019, le CN prévoit faire des investissements capitaux de plus de 3,9 G\$ de dollars sur l'ensemble de son réseau. Au Québec, c'est plus de 245 M\$ de dollars qui seront investis dans l'infrastructure et la technologie en 2019, sans compter les investissements du CN dans son matériel roulant et ses équipages qui profiteront au développement de l'économie du Québec, de Montréal et de l'ensemble des autres régions.

Le non-respect des indications aux traversées ferroviaires et l'intrusion sur les propriétés ferroviaires constituent des risques importants pour la sécurité du public. Lorsque les concepteurs d'un projet d'aménagement majeur prévoient un achalandage accru de piétons, de cyclistes et d'automobilistes à proximité d'activités ferroviaires, ils ont le devoir de considérer l'amélioration des passages à niveau du secteur, et ce, en amont de tout changement important à l'occupation du territoire visé. Lorsque le volume le justifie, il est également préférable d'avoir une structure à étage ayant une plus grande capacité, plutôt que plusieurs passages à niveau; chacun d'eux constitue un élément de risque additionnel.

La Ville de Montréal joue un rôle incontournable en tant qu'autorité locale et métropolitaine en matière d'aménagement, et ce, même lorsque certains terrains situés dans le secteur visé sont de compétence fédérale.

À titre de partenaire dans la chaîne logistique montréalaise, le CN endosse la vision promue par la Ville de Montréal pour le secteur Bridge-Bonaventure. Cette vision s'arrime avec les orientations adoptées par différents niveaux de gouvernement en matière de développement économique et s'inscrit dans une tendance mondiale de développement des terrains commerciaux et industriels. À cet égard, la contribution du secteur de la logistique, et plus particulièrement du secteur ferroviaire, peut s'avérer importante afin de revitaliser et d'attirer de nouvelles entreprises dans le secteur, tout en s'insérant dans un milieu déjà fortement urbanisé.

Le secteur à l'étude, situé à proximité du Port et d'infrastructures ferroviaires et routières, est un atout important visant à promouvoir le rôle de Montréal comme plateforme logistique et intermodale de classe mondiale. Les modèles de développement actuels, que ce soit en Europe ou sur la côte est des États-Unis, misent grandement sur la centralisation et l'optimisation des infrastructures existantes. Si un tel modèle permet d'améliorer l'efficacité du déplacement des marchandises, il permet aussi de réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises en permettant d'utiliser le mode de transport le plus efficace, au bon moment, au bon endroit.

Le transport ferroviaire joue un rôle clé dans la mise en place d'une telle plateforme et dans la compétitivité de Montréal et de son Port à l'échelle mondiale. Plusieurs ports de la côte est américaine développent de nouvelles infrastructures ferroviaires qui leur permettront d'atteindre plus rapidement le marché du Midwest, de Chicago et de Detroit; des marchés importants pour le Port de Montréal.

De plus, le transport ferroviaire fait partie de la solution en matière de développement durable. Rappelons ici qu'un train de marchandises peut remplacer 300 camions, réduisant les émissions de GES et réduisant l'impact sur les réseaux routiers locaux.

Le CN comprend l'importance d'atténuer ou de mitiger les nuisances potentiellement associées au développement d'activités industrielles. C'est pourquoi nous avons toujours, et continuons de faire la promotion des *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* développées de concert par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada en 2013. La région métropolitaine fut d'ailleurs la première grande agglomération urbaine au Canada à implanter ces lignes directrices dans son schéma d'aménagement.

Éléments spécifiques sur le secteur Bridge-Bonaventure

Comme nous en sommes toujours aux premières étapes concernant le développement d'une vision pour le futur du secteur Bridge-Bonaventure, nous recommandons de consulter le CN et ses partenaires économiques à chaque étape de développement.

Dans l'intervalle, et avec les informations présentement disponibles, le CN peut commenter, de manière générale, les éléments suivants :

1) Les barrières et clôtures

Les choix d'aménagement aux abords de l'emprise ferroviaire ont un impact direct sur la sécurité du public, principalement les occupants et les visiteurs. La Ville de Montréal souhaite donner une vocation multiple au secteur, mais doit également gérer l'intrusion sur l'emprise. L'ajout de clôtures et autres types de barrières de protection en parallèle à l'emprise peut empêcher des incidents causés par des individus téméraires, distraits ou insoucians qui créent un risque de sécurité pour eux-mêmes et pour le public.

2) Le drainage

Le développement urbain modifie les caractéristiques existantes du territoire, comme les pentes, l'écoulement des eaux, la perméabilité des sols et la rétention. Les interventions peuvent avoir de sérieux impacts sur l'intégrité des voies ferrées et leurs structures. Les autorités et les différents acteurs auront à surveiller les impacts hydrologiques et la gestion des eaux de pluie dans ce secteur en plein cœur de la région métropolitaine, sur la rive du fleuve Saint-Laurent.

3) L'environnement acoustique

Le choix des usages autorisés à proximité d'un réseau lourd de transport peut devenir problématique s'il n'est pas fait judicieusement. Des usages non sensibles, comme l'industrie et les utilités publiques, sont généralement compatibles dans des environnements où il y a des contraintes acoustiques. Dans l'éventualité où l'autorité en matière d'aménagement permet des usages sensibles à proximité de voies ferrées, elle peut exiger du promoteur qu'il fournisse une étude de bruit et de vibration au moment de soumettre sa demande d'approbation de projet (lotissement, demande d'amendement réglementaire, plans d'implantation, etc.). Il existe des méthodologies et mesures d'atténuation reconnues afin d'éviter d'éventuelles plaintes de voisinage.

Les mesures courantes de mitigation acoustique comprennent : des marges de recul suffisantes, des murs aveugles, des espaces tampons entre l'emprise ferroviaire et les usages sensibles, des écrans sonores, le choix de matériaux de revêtement extérieur et la localisation stratégique des unités et des pièces. Dans certains endroits au Canada, les titres de propriété et les baux de logement doivent informer les futurs occupants de la présence de voies ferrées actives à proximité et de l'obligation de maintenir les mesures de mitigation mises en place lors de la construction.

Recommandations

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure selon la vision promue aura un impact certain sur la cohabitation entre les activités existantes et les nouvelles affectations, ainsi que sur la sécurité ferroviaire dans le secteur. Le CN recommande respectueusement que l'on :

- reconnaisse expressément le rôle vital de la voie ferrée active dans le secteur Bridge-Bonaventure et cherche à protéger la capacité et la pérennité de ce corridor, en accord avec les orientations économiques et urbanistiques de l'agglomération de Montréal;
- reconnaisse l'importance des activités économiques qui se déroulent dans ce secteur et que le développement de celui-ci assure le maintien de ses activités importantes;

- s'assure de la mise en application d'un cadre réglementaire qui régira les projets immobiliers en conformité avec les meilleures pratiques contenues dans les Lignes directrices;